



宁波港航 物流服务体系研究

在宁波市港航物流服务体系建设中，大宗商品交易是核心，是实现港航物流和港口经济转型升级的载体；海陆联动集疏运网络是“硬设施”，是保障大宗商品交易发展的基础设施条件；金融和信息服务则是“软环境”，服务于大宗商品交易的发展和海陆联动集疏运网络的建设。

许继琴 杨丹萍 等著



ZHEJIANG UNIVERSITY PRESS
浙江大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

宁波港航物流服务体系研究 / 许继琴等著. —杭州:
浙江大学出版社, 2012.10
ISBN 978-7-308-10689-4

I. ①宁… II. ①许… III. ①港口—物流—研究—宁
波市 IV. ①U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 236536 号

宁波港航物流服务体系研究

许继琴 杨丹萍 等著

丛书策划 吴伟伟 weiweiwu@zju.edu.cn
责任编辑
封面设计 春天书装
出版发行 浙江大学出版社
(杭州市天目山路 148 号 邮政编码 310007)
(网址: <http://www.zjupress.com>)
排 版 浙江时代出版服务有限公司
印 刷 杭州日报报业集团盛元印务有限公司
开 本 710mm×1000mm 1/16
印 张 17.25
字 数 278 千
版 次 2012 年 11 月第 1 版 2012 年 11 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-308-10689-4
定 价 42.00 元

版权所有 翻印必究 印装差错 负责调换

浙江大学出版社发行部邮购电话 (0571)88925591

前 言

2001年,联合国正式文件中首次提出了“21世纪是海洋世纪”。发达国家的目光从外太空转向海洋,美国在1999年开始实施“国家海洋经济计划(NOEP)”,加拿大在2002年颁布“加拿大海洋战略(COS)”,日本利用科技加速海洋开发和提高国际竞争能力,韩国推行“韩国21世纪海洋计划”。海洋经济正在并将继续成为全球经济新的增长点。

改革开放后我国海洋经济发展迅速,海洋经济发展战略的实施可分为三个阶段。2003年至2007年为第一阶段,出台了《全国海洋经济发展规划纲要》,全面布局海洋经济发展;2008年至2009年为第二阶段,以规划、意见和方案等形式先后审议通过了七个沿海省市的区域发展战略,以分区推进海洋经济发展;2010年以来为第三阶段,选择山东、浙江、广东作为我国海洋经济发展试点,支持三省有针对性地开展先行先试,以求海洋经济发展的重点突破。

浙江省是个海洋大省,海洋经济发展在区域经济发展中具有十分重要的地位。《浙江海洋经济发展示范区规划》(以下简称《规划》)的获批标志着浙江省海洋经济发展进入一个新的历史时期。《规划》对浙江海洋经济发展示范区的战略定位可归纳为“一心四区”:我国重要的大宗商品国际物流中心;我国海洋海岛开发开放改革示范区,我国现代海洋产业发展示范区,我国海陆协调发展示范区,我国海洋生态文明和清洁能源示范区。“我国重要的大宗商品国际物流中心”是区别于山东、广东的

特有定位,体现了国家的战略意图。为实现这一战略定位,《规划》将建设“三位一体”港航物流服务体系作为重点任务。构建“三位一体”港航物流服务体系是浙江省在全国海洋经济发展中的优势所在、特色所在,也是重点所在。

《规划》颁布一年多来,浙江省的“三位一体”港航物流服务体系快速推进。宁波—舟山港一体化推进取得实质性进展,金塘港区大浦口集装箱码头,作为宁波—舟山港一体化战略的首个工程已投产运行。随着宁波—舟山港一体化进程的推进,宁波—舟山港的规模与影响力迅速增强,2011年的货物吞吐量达到6.9亿吨,居世界首位,集装箱吞吐量达1472万TEU,在上海港、深圳港之后居全国第三位。宁波大宗商品交易所成立后半年多时间内发展迅速,阴极铜和PTA(精对苯二甲酸)的交易规模和影响力日益扩大。实践的推进更需理论研究的跟进与指导。

宁波市区域经济研究基地以宁波大学区域经济学、产业经济学硕士点为依托,长期跟踪、从事港城经济的研究。此次专题研究的主题是:以《规划》获批、浙江省大力推进港航物流服务体系建设为背景,以港航物流服务体系、港口与港口城市功能演变等理论探讨和全球经贸、港航发展现状与趋势分析为基础,结合宁波港航物流服务体系建设中的重大问题,对港航物流服务体系的重要组成部分进行探讨,以求得出推进宁波港航物流服务体系建设的对策建议。

目 录

第一章 导 论	(1)
第一节 港航物流服务体系概述	(1)
第二节 全球经贸增长与格局变化	(8)
第三节 全球港航业的规模与结构变化	(21)
第四节 港口与港口城市功能的演变	(33)
第五节 研究思路与主要内容	(39)
第二章 基于绿色低碳视角的宁波港陆路集疏运系统优化	(41)
第一节 绿色低碳集疏运系统及其国外发展经验	(41)
第二节 宁波港陆路集疏运系统现状及存在的问题	(51)
第三节 宁波港发展绿色低碳陆路集疏运系统的必要性和可 行性	(57)
第四节 基于绿色低碳视角的宁波港陆路集疏运系统优化 对策	(63)
第三章 宁波港航服务业发展	(68)
第一节 港航服务业及其国外发展经验	(68)
第二节 宁波港航及其服务业发展现状与趋势	(82)
第三节 宁波港航服务业发展的 SWOT 分析	(99)
第四节 宁波港航服务业发展的对策建议	(109)

第四章 宁波港口物流发展	(117)
第一节 宁波港口物流发展背景与现状	(117)
第二节 国际经验借鉴和国内实践启示	(127)
第三节 宁波港口物流发展的 SWOT 分析	(132)
第四节 宁波港口物流发展的对策建议	(137)
第五章 宁波大宗商品交易市场建设	(142)
第一节 大宗商品交易市场形成的关键要素及发展趋势	(142)
第二节 国内外大宗商品交易市场发展实践及经验	(146)
第三节 宁波主要大宗商品交易市场发展现状	(160)
第四节 宁波大宗商品交易市场发展的 SWOT 分析	(163)
第五节 宁波大宗商品交易市场建设的对策建议	(170)
第六章 宁波港航物流金融服务体系优化	(176)
第一节 港航物流金融服务体系概述	(176)
第二节 宁波大宗商品交易市场建设的金融服务创新	(188)
第三节 宁波航运金融发展的创新思路与保障措施	(199)
第七章 宁波港航信息平台建设	(220)
第一节 港航信息化发展概述	(220)
第二节 宁波港航信息服务现状及问题	(231)
第三节 宁波港航物流服务信息整合	(241)
第四节 宁波港航信息平台建设构想	(249)
第五节 宁波港航信息平台建设保障措施	(260)
主要参考文献	(267)
后 记	(271)

第一章 导 论

宁波市着力建设的港航物流服务体系由三大部分构成,其中的大宗商品交易是核心,海陆联动的集疏运网络是基础,金融和信息服务是支撑。国内外港航物流发展现状和港口与港口城市功能转型升级的规律与趋势,是宁波市港航物流服务体系建设的直接背景,国内外经贸格局的变化通过影响国内外港航物流发展,是宁波市港航物流服务体系建设的间接背景。

第一节 港航物流服务体系概述

“三位一体”港航物流服务体系是宁波市海洋经济发展的战略重点。大宗商品交易、海陆联动的集疏运网络、金融和信息服务体系通过互动发展构成了一个有机的整体。

一、港航物流

港航物流的内涵源自于港口物流,经历了从传统物流到配送物流、综合物流和供应链物流的发展历程,呈现出一体化、信息化、服务化、国际化的发展趋势。

(一)港航物流的内涵

在现有的文献中找不到港航物流的概念,与之相近的是港口物流。港口物流也是近年来新提出的概念,在国家物流术语中也没有定义。到目前为止,关于港口物流的内涵及其知识体系还没有公认的权威性结论。我们认同的提法是:港口物流是指以建立货运中心、配送中心、物流信息中心和商品交易中心为目的,将运输、仓储、装卸搬运、代理、包装加工、配送、信息处理等物流环节有机结合,形成完整的供应链,能为用户提供功能化、一体化的综合物流服务。同时,我们认为港口物流的概念可以延伸作为港航物流的概念。

(二)港航物流的发展阶段

伴随着港口从第一代港口向第三代港口发展,港航物流的发展经历了从传统物流到配送物流、综合物流和供应链物流的发展转变。

传统物流阶段:20世纪40年代以来,物流逐渐为人们所认识并得到重视,但直到70年代末,港口一直被认为是纯粹的“运输中心”,港航物流处于传统物流阶段。

配送物流阶段:20世纪80年代至90年代初,电子数据交换、准时制生产、配送计划,以及其他物流技术的涌现和发展,为物流管理提供了技术支撑和保障。与此同时,集装箱运输的快速发展和集装箱运输船舶的大型化对港口的生产能力和效率提出新的要求,国际贸易对港口运输和货物配送的需求日益增长,许多大型跨国公司纷纷在各大港口建立“配送中心”,港航物流的发展进入集“运输+转运+储存+装拆箱+仓储管理+加工”功能于一体的配送物流阶段。

综合物流阶段:20世纪90年代中后期,电子商务的快速发展带来了交易方式的变革,物流信息化加速并进一步向网络化方向发展。同时,专家系统和决策支持系统的推广使物流管理更加趋于智能化。现代港口逐渐发展成为集商品流、信息流、资金流、人才流于一体的重要的物流中心。

港口供应链阶段:进入21世纪以来,全球物流、共同配送成为物流发展的重要趋势,港口除了继续发挥其装卸集装箱船货的运输功能外,还

主动参与和组织与现代物流有关的各个物流环节的业务活动及其彼此之间的衔接与协调,成为全球国际贸易和运输体系中的主要基地,港航物流正积极谋求融入某一条或几条物流链以进一步增强港口的竞争力。

(三)港航物流的发展趋势

经济全球化的深入带动港航物流内涵和外延的拓展,港航物流呈现出一体化、信息化、国际化、服务化等发展趋势。

1. 港航物流的一体化趋势。港航物流发展到综合物流阶段以后,通过功能的拓展和集成,形成一体化物流,将过去商品经由运输、仓储、批发到零售点的多层次的流通途径,集成为用户的门到门服务模式。实现港航物流一体化的重要途径是建设港口物流园区。

2. 港航物流的信息化和网络化趋势。将信息技术和互联网技术应用到储运和运输等系统中,形成一个纵横交错、四通八达的物流网络,以不断降低社会物流成本。与这一趋势相关联的还有依托虚拟链形成全球性港口网络和覆盖全球的虚拟港,以及运用各类信息技术实现传统港航物流向智慧物流的转变。

3. 港航物流的服务化趋势。港航物流的服务化趋势包含三层含义:一是物流过程中提供柔性化的服务,根据用户的需要,及时有效地处理多货种、小批量、多票数、短周期的综合物流活动;二是物流过程中的增值服务,并且从物流过程中的加工增值拓展到物流金融服务等高端服务;三是为客户提供物流解决方案的服务,突出表现为第三方物流和第四方物流的迅速发展。目前,美国第三方物流服务的比例约为60%,欧洲约为70%,日本则高达80%。

4. 港航物流的国际化趋势。经济全球化的推进带动了港航物流向全球物流的转变。国际物流成为港航物流的主体。如配送中心对进口商品从代理报关业务、暂时依存、托运和配送、必要的流通加工到送交消费者手中实现一条龙服务,甚至还接受订货、代收货款等。

二、港航物流体系

港航物流体系是一种以港口为基础的特殊物流体系,不仅具有一般物流体系的特征,而且具备与港航相关的特殊功能。

(一)港航物流体系的内涵

港航物流体系是物流体系的一种特殊类型。对港航物流体系的探讨需从物流体系的内涵开始。

现代物流理论是以系统观点来研究物流活动,把物流看成一个整体,是为实现特定目标而由多个各不相同的结构、功能和要素有机组成的系统。学术界对物流体系(或系统)有不同的观点。一种观点认为,物流体系(或系统)是指在一定的时间和空间里,由所需输送的物料和包括有关设备、输送工具、仓储设备、人员以及通信联系等若干相互制约的动态要素构成的具有特定功能的有机整体。另一种观点则认为,物流体系由综合运输网络、区位、货物储运设施、物流信息通信系统、物流服务管理和物流服务质量等构成。

港航物流体系位于港口附近,以港口为基础,是物流体系的一种特殊类型。港航物流体系由两大市场主体(物流供应主体和需求主体)、三大系统(基础设施系统、信息系统和政策保障系统)、两大网络(陆地集疏运网络和海上航线网络)为框架构成。

(二)港航物流体系的组成要素

港航物流体系是一个复杂的大系统,从其形成的基本要素来看,主要有四大要素:

一是流体。即经由港口的货物。这是港口发展的核心要素,也是港航物流体系的核心要素。传统的流体集聚主要通过扩大港口腹地来实现,但当港口和港口城市发展到高级阶段,港口物流环节中的商品交易则成为流体集聚的主要途径。

二是载体。即使流体发生流动的设备和设施,分为可移动的载体(如装卸机械、搬运机械和堆存机械等)和不能移动的载体(如码头泊位、港口航道、疏港道路等),物流园区则是港航物流体系中延伸的物流载体或物流空间形态。港口物流载体是港航物流体系的重要基础,直接影响着物流的质量、成本和效益。

三是线路。即流体移动的轨迹。对于港航物流体系来说,线路一般有三类:港口内陆集疏运路线、港口之间航运路线和港口陆域货物移动

路线。这些是港航物流体系的重要基础,是影响港航物流的成本与效率的重要因素。

四是流向。即流体从起点到终点的流动方向。港航物流的流向主要取决于经济因素,但也受人为因素的影响。经济因素要求港航物流在物流总成本最小的前提下按照合理的运输路线来安排流向。人为因素是指根据货主或承运人的主观意图来确定货物的流向。

基于上述四类要素,港航物流体系由海上船舶运输子系统、港口内部物流子系统、内陆集疏运子系统等三大子系统构成。港口内部物流子系统是主系统,海上船舶运输子系统和内陆集疏运子系统是配套物流系统。

(三) 港航物流体系的功能

港航物流体系的功能也是港航物流的功能,一般来说,包括以下八个方面的基本功能:

一是运输、中转功能。运输和中转功能是港航物流体系的首要功能。在现代港航物流活动中,运输已不再是单一的、与其他业务分离的服务活动,而是构成供应链服务的中心一环。运输功能主要体现在货物的集疏运上,方式包括公路运输、铁路运输、水路运输以及不同运输方式之间的转运。这一功能还包括运输、中转过程中的装卸搬运功能。

二是仓储功能。仓储功能是指转运与库存的功能,具体是指各种运输方式转换的临时库存和为原材料、半成品及产成品提供的后勤储存和管理服务。

三是加工、包装、分拣功能。加工一般分为流通加工和组装加工,前者指粘贴标签、销售包装等,后者指产品零部件的组装和满足客户个性化需求。包装一般分为商品包装和运输包装,以及商品包装和运输包装的快速转换。分拣则在货物合理存放的基础上完成客户的要求,进行快速分类。这些功能既能有效降低运输成本,也可以减少装卸和运输过程中的包装损坏,还可以保证商品的完整性和合格率。

四是配送功能。配送功能是在库存仓储、存货管理的基础上为企业生产提供后勤服务,即时配送企业所需原材料、零配件等物料。配送功能发生于运输和消费的交汇处,是港航物流体系末端的延伸。

五是信息处理功能。信息处理已经成为港口进行物流运作必不可少的功能之一。主要包括物流信息处理、贸易信息处理、多事信息处理和政务信息处理等。港航信息化程度越高,港航物流的效率越高。

六是保税性质的口岸功能。

七是交易服务功能。包括货运交易大厅、商品交易大厅、电子商务等。这是港航物流体系的末端延伸,但却日益成为港航物流体系的关键组成环节,是实现港航物流高附加值化的关键。

八是个性化增值功能。包括:物流专业咨询、“一关三检”、货代和船代、保险、结算、法律服务和租赁(搬运设备的租赁与维修服务、办公室、会议中心、展示厅、仓储区、理货区、停车场的租赁)等。

三、“三位一体”港航物流服务体系

浙江省、宁波市海洋经济发展规划中提出的“三位一体”港航物流服务体系是从体系构建的角度来阐述、深化浙江省“港航强省”的内涵与构架,“三位一体”港航物流服务体系的重要组成部分之间相互关联,是一个有机的整体。

(一)《浙江海洋经济发展示范区规划》中的港航物流服务体系

在国务院正式批复的《浙江海洋经济发展示范区规划》中,浙江省要着力构建的“三位一体”港航物流服务体系由三部分构成:大宗商品交易平台、海陆联动集疏运网络、金融和信息支撑。

大宗商品交易平台由两大部分构成:一是大宗商品交易中心。大宗商品交易中心建设的总体构想是:“以建设大宗商品国际物流中心为目标,建设舟山大宗商品交易服务平台和宁波生产资料交易服务平台,设立石油化工、矿石、煤炭、粮油、建材、工业原材料、船舶等交易区,引导发展流通加工、分拨配送、国际采购、转口贸易等增值服务,推进形成综合性大宗商品交易中心,增强抵御国际市场风险的能力。”二是重要能源资源储运中心。重要能源资源储运中心建设的重点是两大基地:统筹规划建设一批重要能源资源储运基地;开发建设海洋油气资源开发配套服务基地。

海陆联动集疏运网络实际上包括两大部分:一是以港口、公路、铁

路、场站等为载体的多式联运基础设施的建设;二是以优化完善后的港口及其集疏运网络为依托的港口功能拓展和港口转运能力提升,以发展港航产业,构建港航强省。海陆联动的集疏运网络是载体,港航物流是产业。

金融和信息支撑由两部分构成:一是港航服务的金融创新;二是港航服务的信息支撑。金融和信息支撑的目的都是服务于港航及其衍生产业。

(二)《宁波市海洋经济发展规划》中的港航物流服务体系

《宁波市海洋经济发展规划》中的港航物流服务体系总体构架与《浙江省海洋经济发展示范区规划》中的港航物流服务体系是一致的,不同的有两个方面:一是港航物流服务体系的内容更加具体化,如在大宗商品交易中心建设领域,进一步深化到规划建设的一些大宗商品交易中心;二是港航物流服务体系的构成结合宁波的具体条件有所拓展和选择,如在金融服务领域拓展到离岸金融业务,在港口物流领域强调了发展航运服务业。总体设想是:“发挥港口资源优势 and 区位优势,加强现代化国际枢纽港建设,着力构建大宗商品交易平台、集疏运现代物流网络、金融和信息支撑系统‘三位一体’的港航服务体系,努力建设成为上海国际航运中心和国际金融中心的主要组成部分。”

(三)“三位一体”港航物流服务体系组成及相互关系

上述两个规划中的“三位一体”港航物流服务体系的组成部分及各部分的关系可以用图 1-1 加以表示。

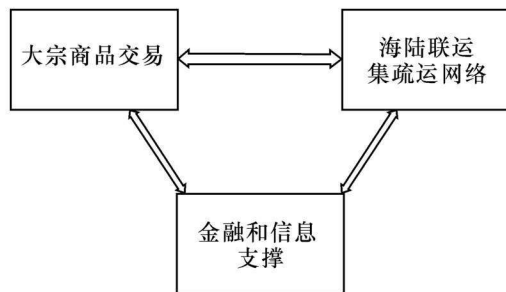


图 1-1 “三位一体”港航物流服务体系示意

在“三位一体”港航物流服务体系中,大宗商品交易是核心,是实现港航物流和港口经济转型升级的载体,也是宁波市乃至浙江省承担国家战略资源储备与保障功能的载体;海陆联动集疏运网络是“硬设施”,是保障大宗商品交易发展的基础设施条件;金融和信息支撑则是“软环境”,服务于大宗商品交易的发展和海陆联动集疏运网络的建设。大宗商品交易与海陆联动集疏运网络联动、大宗商品交易和海陆联动集疏运网络与金融、信息服务联动,共同打造集物流、贸易、金融、信息和咨询等功能融合的现代港航物流服务体系。

第二节 全球经贸增长与格局变化

国际经贸格局通过需求影响国际海运,包括港口业与航运业的发展与布局。当前,全球经济进入一个长期复杂的再平衡调整过程,我国也将进入经济发展方式战略性转变的关键时期,港航业的高增长时代已经结束。

一、世界经济增长及其格局变化

2008年的国际金融危机终止了世界经济的稳定增长形势,世界经济在经历了严重衰退后,受危机中显现出主要经济体的深层次结构因素等影响,尤其是受欧债危机的影响,复苏之路充满艰辛与曲折。国际金融危机过程以及后危机时代,不同经济体增长的不同表现,正在改变着世界经济的格局,新兴经济体在世界经济中的地位正在稳步上升。

(一)世界经济增长

从图 1-2 可以看出,20 世纪 90 年代末到 21 世纪初,世界经济有小幅波动,但 2002 年后经历了较长时期的稳定增长。

2008 年开始的国际金融危机使世界经济陷入了严重衰退,全球经济的复苏之路充满艰辛与曲折。2008 年、2009 年,世界经济陷入严重衰退,经过 2009 年和 2010 年脆弱且不平衡的复苏,自 2010 年年中开始,全球经济增长放缓。据联合国报告预测,该放缓趋势将延续至 2012 年,而

且下行风险急剧增加,全球经济已进入一个新的危险阶段。《世界经济展望》预测,2012年,全球增长率将从2010年的5%以上降至4%左右。先进经济体实际GDP预计将以缓慢步伐增长,2011年扩张约1.5%,2012年增长2%。新兴和发展中经济体的增长率在2012年下降至6%左右,但这仍是一个极为稳健的增长率。

目前,全球经济处在一个从危机之后的萧条向复苏转变的过程。萧条与复苏交互产生作用,使得整个世界经济形势表现得特别复杂。同时,还要看到这场金融危机把一些重要国家长期经济发展中自身逐步积累起来的体制性、深层次的问题暴露了出来,如美国的居民过度消费、过度依赖金融资本的国民经济运作、过度去工业化等。但对当前世界经济恢复影响最大的是欧元区的债务危机,欧债危机的持续发酵,给世界经济复苏带来了很大的不确定性。一段时期内世界经济难以恢复快速增长,世界经济增速将放缓。

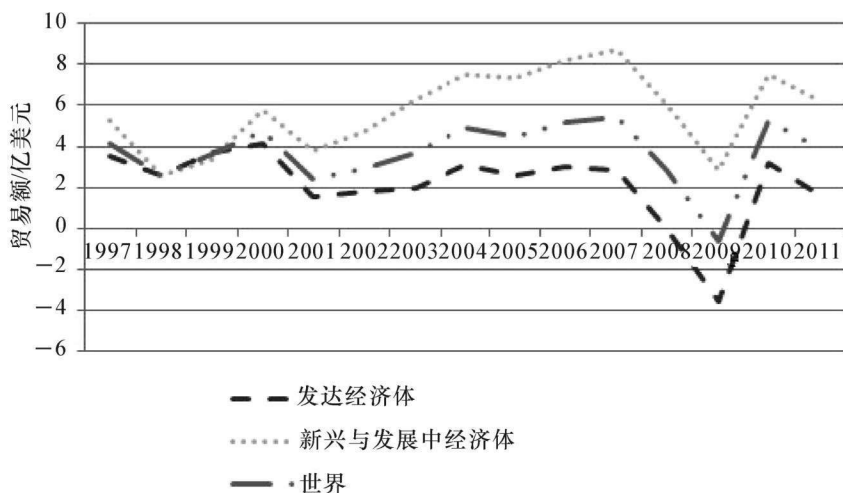


图 1-2 新兴与发展中经济体、世界、发达经济体的实际 GDP 增长率(%)

资料来源: <http://www.imf.org/external/datamapper/index.php?db=WEO>。

(二)世界经济格局变化

当前世界经济发展呈现分化格局,即发达经济体和新兴与发展中经济体呈现出不同速度的复苏态势,并导致了世界经济格局的改变。从图

1-2 可以看出,近十多年来,新兴与发展中经济体的实际 GDP 增长率一直高于世界平均水平,更远远高于发达经济体,国际金融危机以来,新兴与发展中经济体增长相对强劲,对世界经济的贡献率加大,成为本轮经济复苏的主要拉动力,由此导致了世界经济格局的改变。

从图 1-3 可以看出,发达经济体在世界经济中所占的比重在持续快速下降,但发达经济体仍是全球经济的主体。发达经济体在世界经济中所占的比重下降实际上开始于 1992 年,1991 年发达经济体占世界 GDP 的比重为 69%,1992 年迅速下降到 64%,到 2000 年时还有 63%,但到 2011 年只有 51%了,有可能到 2012 年或 2013 年就和新兴与发展中经济体各占一半。其中,以美国为主的北美地区所占的比重,总体走势与发达经济体一致,但到 2011 年,仍占世界 GDP 的 23%;欧盟所占比重的走势与美国一致,到 2011 年,仍占世界 GDP 的 20%,北美与欧盟合计占 43%,是世界经济的主体所在。

新兴与发展中经济体所占的比重持续上升,在世界经济中所占的地位近年攀升。与发达经济体的走势相反,新兴与发展中经济体在世界经济中的所占的比重由 1991 年的 31% 持续提高到 2011 年的 49%,20 年间所占比重上升了 18 个百分点。其中,以中国和印度为主体的发展中亚洲的比重从 1991 年的 11% 上升到 2011 年的 25%,20 年间上升了 14 个百分点,中国由 4% 上升到 14%,上升了 10 个百分点,印度由 3.2% 上升到 5.7%。

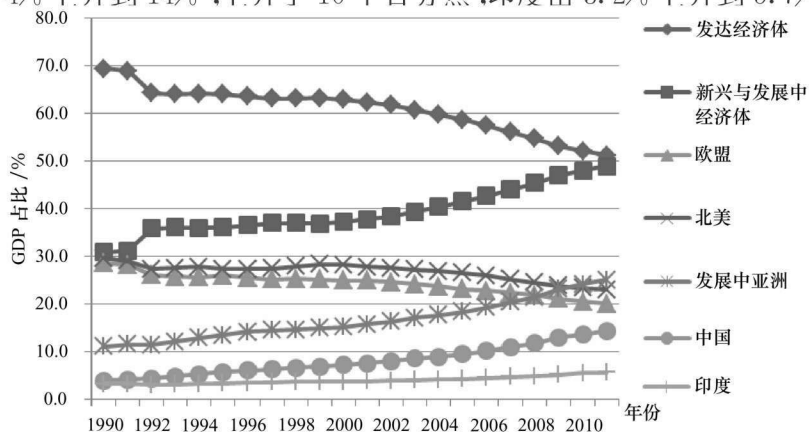


图 1-3 发达经济体、新兴与发展中经济体、北美、欧盟、发展中亚洲、中国、印度的 GDP 比重

资料来源: <http://www.imf.org/external/datamapper/index.php?db=WEO>。

二、世界贸易增长及其结构、格局变化

近十年来,世界贸易仍以高于经济的增长速度增长。国际金融危机导致的世界贸易严重衰退在 2010 年得以恢复。世界贸易的结构与格局在增长中发生着变化,制成品的比重在提高,新兴与发展中经济体在世界贸易中的地位在上升。

(一)世界贸易增长

二战以后,世界贸易一直以高于世界经济的增长速度持续增长,是全球经济增长的重要驱动力。

近十多年来,世界贸易以年均 4.3% 的速度增长,高于世界经济年平均 2.5% 的增速。但在出现全球性经济危机的 2001 年、2009 年,世界贸易呈现出负增长,尤其是 2009 年,世界贸易的衰退幅度远大于世界经济的衰退幅度。2010 年,随着各国经济不同程度的复苏,世界贸易已走出负增长阴影,呈现全面、快速增长,实现全年商品出口额增长 14.5%,商品进口额增长 13.5%,以出口额衡量的全球贸易增速超过了世界 GDP 增速的 4 倍,与 2009 年贸易额下滑速度超过世界 GDP 下滑速度形成鲜明对比(见图 1-4)。

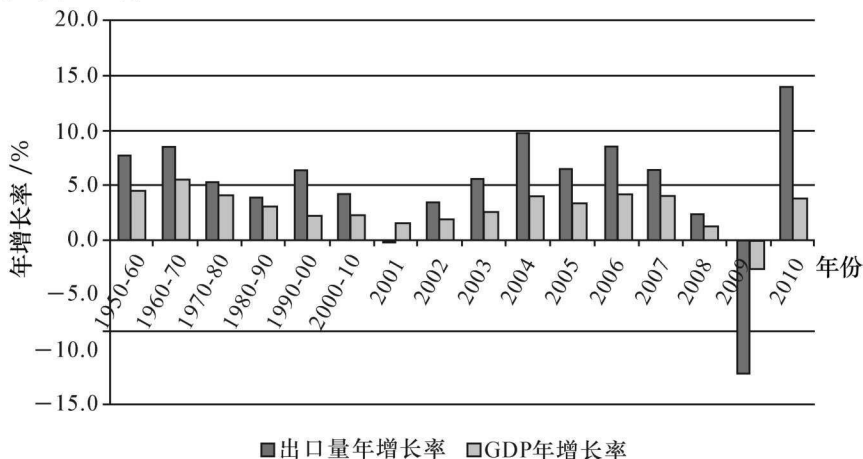


图 1-4 1950—2010 年世界贸易量与 GDP 的年增长率

资料来源: http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_appendix_e.htm。